Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1147

09. 11. 77

Sachgebiet 910

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Lemmrich, Dr. Jobst, Dr. Waffenschmidt, Dr. Schneider, Dr. Möller, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Waigel, Kiechle, Glos, Spranger, Regenspurger, Biehle, Dr. Riedl (München), Weber (Heidelberg), Hartmann, Dr. Voss, Dr. Wittmann (München), Niegel, Schwarz, Schartz (Trier), Hanz, Dr. George, Neuhaus, Dr. Laufs, Susset, Dr. Jenninger und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

A. Problem

Für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden sind aus dem Aufkommen an Mineralölsteuer 6 Pfennig je Liter Treibstoff zweckgebunden. Dies sind zur Zeit jährlich etwa 2,5 Mrd. DM.

Durch das Haushaltsstrukturgesetz 1975 wurde zur Stabilisierung des Bundeshaushaltes diese Zweckbindung am 1. Januar 1977 um 10 v. H. vermindert. Für den kommunalen Straßenbau stehen jetzt jährlich etwa 200 Millionen DM weniger zur Verfügung (Reduzierung um ein Fünftel).

B. Lösung

Aus konjunkturellen Gründen ist es notwendig, die Reduzierung der für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung stehenden Mittel rückgängig zu machen.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Der Bundeshaushalt wird ab 1. Januar 1978 um etwa 200 Millionen DM jährlich belastet.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Der § 10 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 35 des Gesetzes zur Verbesserung der Haushaltsstruktur vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091), erhält folgende Fassung:

„(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind zu verwenden:

1. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl. I S. 702) ergibt,
2. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 1 § 1 des Verkehrsfinanzierungsgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzierungsgesetzes 1971 für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1978 in Kraft.

Bonn, den 9. November 1977

Lemmrich
Dr. Jobst
Dr. Waffenschmidt
Dr. Schneider
Dr. Möller
Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)
Dr. Waigel
Kiechle
Glos
Spranger
Regenspurger
Biehle
Dr. Riedl (München)
Weber (Heidelberg)
Hartmann
Dr. Voss
Dr. Wittmann (München)
Niegel
Schwarz
Schartz (Trier)
Hanz
Dr. George
Neuhaus
Dr. Laufs
Susset
Dr. Jenninger
Dr. Becher (Pullach)
Braun
Böhm (Melsungen)
Dr. Bötsch
Damm
Dr. Dollinger
Engelsberger
Dr. Eyrich
Geisenhofer
Dr. Jentsch (Wiesbaden)
Klein (München)
Dr. Kraske
Krey
Frau Krohne-Appuhn
Milz
Rainer
Schedl
Frau Schleicher
Schmidhuber
Schmitz (Baesweiler)
Vogel (Ennepetal)
Frau Will-Feld
Ziegler
Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion

Begründung

Die Mineralölsteuer beträgt zur Zeit 44 Pfennige je Liter Vergasertreibstoff. Hiervon sind 6 Pfennige für Zwecke des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gebunden. Diese Mittel in Höhe von jährlich zur Zeit 2,5 Mrd. DM dienten je zur Hälfte zur Finanzierung von kommunalen Straßenbaumaßnahmen und zur Finanzierung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs.

Durch das Haushaltsstrukturgesetz 1975 wurde jedoch zur Stabilisierung des Bundeshaushalts die Zweckbindung des 6-Pfennig-Mineralölsteueraufkommens mit Wirkung ab 1. Januar 1977 um 10 v. H. reduziert. Da gleichzeitig der Verteilungsschlüssel zwischen kommunalem Straßenbau und Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs geändert wurde, ging diese Reduzierung mit einem Gesamtbetrag von mehr als 200 Millionen DM ausschließlich zu Lasten des kommunalen Straßenbaues. Zahlreiche besonders dringliche Straßenbauprojekte in den Städten und Gemeinden können daher jetzt nicht finanziert werden und müssen auf unabsehbare Zeit zurückgestellt werden.

Bei der jetzigen Konjunkturlage ist es jedoch angezeigt, diese Kürzung rückgängig zu machen. Es kommt nunmehr entscheidend darauf an, den Beschäftigungsstand in der Tiefbauwirtschaft zu stabilisieren und das innerstädtische Straßennetz im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und des Verkehrsflusses an die Verkehrsentwicklung weiter anzupassen. Diesem Ziele dient der vorgelegte Gesetzentwurf.

Die allgemeinen Deckungsmittel des Bundeshaushalts werden durch den Antrag ab 1. Januar 1978 um etwa 200 Millionen DM vermindert. Es ist jedoch möglich, im Bundeshaushalt hierfür entsprechenden Ausgleich zu schaffen.